@iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO
08/2018

Warszawski Transport Publiczny



Zakochaj się w Warszawie razem z WTP


KONWIKTORSKA
1902
1902
WX 82002

iZTM
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktor prowadzący:
Łukasz Majchrzyk

Skład:
Maciej Beister

Prenumerata:
wtp.waw.pl (zakładka newsletter)

Znajdziesz nas na:

www.wtp.waw.pl
www.facebook.com/wtp.warszawa
www.twitter.com/wtp_warszawa
www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: **newsletter@ztm.waw.pl**

Drodzy Czytelnicy

A gdyby tak rzucić wszystko i ruszyć …nie, nie w Bieszczady a w podróż po Warszawie, choćby na kilka godzin, w jedno letnie popołudnie? Oczywiście, najlepiej wykorzystać do tego Warszawski Transport Publiczny. Jeśli ktoś myśli, że już wszystko w stolicy widział i zwiedził i nic go nie zaskoczy, to jest w błędzie. Im dłużej będziemy podróżować po kolejnych dzielnicach, tym więcej fantastycznych miejsc odkryjemy.

Dla wszystkich, którzy lubią rywalizować i przy okazji sprawdzać swoją wiedzę, mamy znakomitą wiadomość. Tego lata można wziąć udział w Warszawskiej Grze Komunikacyjnej i podróżując - jednocześnie zwiedzać. W najnowszym numerze iZTM przedstawiamy zasady uczestnictwa w tej zabawie.

Sama jazda po stolicy także może być spotkaniem z historią dzięki Warszawskim Liniom Turystycznym, które w tym roku uruchomiły autobusową linię 100 oraz tramwajową linię T - obie obsługiwane zabytkowym taborem.

W tym numerze przedstawiamy naszym Czytelnikom również kilka miejsc, do których warto się wybrać zbaczając trochę z głównych tras turystycznych i podpowiadamy, jak się tam dostać komunikacją miejską. Zapytaliśmy także varsavianistę Jarosława Zielińskiego o to, jakie perły architektury kryje nasza stolica. Ulica Ząbkowska pozwoli przekonać się jak wyglądała przedwojenna Warszawa, w Alejach Ujazdowskich zobaczymy budynki, które niemal w całości przetrwały II wojnę światową, a na Bielanach latarnie gazowe. Lista jest naprawdę długa, a do wszystkich tych miejsc można dotrzeć trans-portem publicznym.

Zachęcamy do lektury

Dzieci już wiedzą: komunikacja jest ekologiczna

Uczniowie warszawskich szkół podstawowych w minionym roku szkolnym uczestniczyli w zajęciach „Nasza wspólna sprawa – ekologiczna Warszawa". Od września rusza kolejna edycja programu, tym razem skierowana również do uczniów szkół położonych na terenie aglomeracji.

Program ruszył we wrześniu 2017 roku. Na początku roku szkolnego pogoda dopisywała, więc Zarząd Transportu Miejskiego wraz z Miejskimi Zakładami Autobusowymi oraz Lasami Miejskimi Warszawa, w dniach od 25 do 29 września 2017 r. przeprowadził cykl zajęć edukacyjnych z uczniami z klas I-III szkół podstawowych na świeżym powietrzu. Do Centrum Edukacji Przyrodniczo-Leśnej Lasów Miejskich w Powsinie przyjechało prawie 550 uczestników warsztatów. Już droga na zajęcia była pierwszą częścią lekcji, bo uczniów przywoziły specjalnie do tego celu przeznaczone autobusy komunikacji miejskiej.

W pierwszej części dzieci poznawały: działanie elektrycznego autobusu, zasady bezpiecznego podróżowania komunikacją miejską, zasady kasowania biletów. Następnie uczniowie spacerowali po Lesie Kabackim. W tym czasie mieli okazję z bliska przyjrzeć się florze i faunie stołecznej przyrody, i posłuchać pracowników Lasów Miejskich.

Od października w nieco zmienionej formule spotykaliśmy się z uczniami w szkołach. Ogółem w zajęciach uczestniczyło około 2,5 tysiąca uczniów z ponad 140 klas z warszawskich szkół podstawowych. Pierwszy blok zajęć odbywał się w salach klasowych. Pracownicy ZTM omawiali z dziećmi podstawowe zasady bezpiecznego podróżowania Warszawskim Transportem Publicznym, jego zalety, środki komunikacji miejskiej i informacje na temat właściwego zachowania w trakcie podróży.

Integralną częścią zajęć były projekcje odcinków serialu „Pan Bilecik uczy" (można je pobrać ze strony **www.ztm.waw.pl**). Uczniowie dowiedzieli się m.in., co można przeczytać na przystanku, po co maluje się na nich żółte linie, dlaczego warto trzymać się poręczy w czasie podróży, czy wolno jeść w autobusie i jak się zachować w sytuacjach nadzwyczajnych? W drugiej części zajęć kierowcy MZA opowiadali uczniom o ekologicznych środkach transportu publicznego. Dzieci poznawały tajemnice „elektryka", zaparkowanego na szkolnym dziedzińcu i mogły obejrzeć różne, na co dzień niedostępne zakamarki pojazdu – komorę silnika, pantograf i baterie elektryczne.

Uzupełnieniem programu „Nasza wspólna sprawa – ekologiczna Warszawa" były zajęcia zorganizowane w ramach obchodów Dnia Ziemi w dniach 16-18 i 20 kwietnia 2018 r. na parkingu Parkuj i Jedź przy ulicy Połczyńskiej. Wzięło w nich udział około 400 uczniów ze szkół podstawowych.

Próbując dotrzeć do jak największej liczby dzieci, postawiliśmy też na nowe technologie. Każdy chętny mógł na swoim smartfonie lub tablecie zainstalować grę edukacyjną „Ekobus" i wcielić się w kierowcę warszawskiego autobusu miejskiego. W trakcie jazdy należało udzielać odpowiedzi na zadane pytania, zdobywając przy tym punkty.

Cykl zajęć będzie rozwijany w nowym roku szkolnym. Od września w zajęciach będą mogli wziąć udział uczniowie szkół aglomeracji warszawskiej.

Program „Nasza wspólna sprawa – ekologiczna Warszawa" współfinansowany jest ze środków budżetowych m.st. Warszawy, pochodzących m.in. z opłat za korzystanie ze środowiska. ■

Nowe biletomaty w pociągach SKM

W wakacje w pociągach Szybkiej Kolei Miejskiej montowane są nowe automaty biletowe.

Nowe biletomaty zastępują wysłużone urządzenia jeżdżące w pociągach SKM od ośmiu lat. Nowe urządzenia są dostosowane do standardów obowiązujących w Warszawskim Transporcie Publicznym. Oprócz kupna biletu pasażerowie mogą w nich doładować Warszawską Kartę Miejską, przedłużyć ważność e-hologramu czy zakodować bilet kupiony przez internet.

W nowych automatach nie ma możliwości płacenia gotówką – wszystkie transakcje są dokonywane za pomocą kart płatniczych, zbliżeniowo lub po włożeniu karty do terminala. Wydawane bilety 20-minutowe i jednorazowe przesiadkowe są od razu skasowane, dlatego nie należy kupować ich „na zapas".

Wymiana automatów odbywa się sukcesywnie od lipca do września. W pojazdach, w zależności od typu, zostaną zamontowane dwa lub trzy biletomaty. Łącznie pojawi się 78 nowych urzą-dzeń. ■

Testowaliśmy pojazdy komunikacji miejskiej

Konsultowanie zakupów pojazdów transportu publicznego w zakresie potrzeb osób o ograniczonej mobilności i percepcji to jedna z rekomendacji przyjętych przez Radę Warszawskiego Transportu Publicznego. Zaczęliśmy od zbierania uwag - w czwartek 26 lipca zorganizowaliśmy testowanie autobusów i tramwajów.

Rada WTP przyjęła szereg rekomendacji, które są wskazówkami dla Zarządu Transportu Miejskiego i innych jednostek miejskich, jakie działania powinny podjąć, aby każdemu pasażerowi zapewnić możliwość łatwego i bezpiecznego przemieszczania się środkami Warszawskiego Transportu Publicznego. Jedna z nich dotyczy właśnie wyposażania i aranżacji wnętrza pojazdów komunikacji miejskiej jeżdżących po warszawskich ulicach.

Na pętli tramwajowo-autobusowej Cmentarz Wolski w czwartek 26 lipca w godz. 11.00 – 14.00 stanęły cztery autobusy (Solaris Urbino 18 Electric, Mercedes Conecto G, MAN Lion's City Hybrid, Solaris Alpino) oraz trzy tramwaje (dwa rodzaje Jazz-ów i Swing). Wybrane zostały te, które są najnowszymi nabytkami z rozwiązaniami dotyczącymi aranżacji wnętrz, sposobu oznakowania i zastosowanych rozwiązań funkcjonalnych, które uznajemy za dobre i chcielibyśmy stosować w przyszłości, np. żółty kolor poręczy, który jest widoczny dla osób słabo widzących czy też białe, kontrastowe wyświetlacze.

Prosiliśmy o ocenę tych rozwiązań. Spotkanie zostało zorganizowane w celu zebrania uwag, które pozwolą wypracować propozycje zapisów w opisie przedmiotu zamówienia w przetargach na zakup taboru i usług przewozowych. Wykorzystamy je także, jeśli pozwolą na to możliwości techniczne, do ewentualnych modernizacji wnętrza już użytkowanych pojazdów. Na miejscu były formularze do wpisania uwag i wniosków, a pracownicy przewoźników i ZTM oprowadzali i opowiadali o prezentowanych na pętli pojazdach. Podczas przeglądu taboru na pętli Cm. Wolski dostępni byli również tłumacze języka migowego.

Rada Warszawskiego Transportu Publicznego została powołana przy ZTM jako platforma wymiany opinii, zbierania sugestii i informacji od przedstawicieli różnych środowisk. To ciało doradcze, podczas spotkań którego dyskutowane są tematy organizacyjne, przewozowe, handlowe, taryfowe, czy infrastrukturalne, dotyczące transportu publicznego w stolicy i w całej aglomeracji. W skład Rady WTP wchodzą przedstawiciele organizacji społecznych, ekologicznych i zrzeszających przedsiębiorców, a także m.in. samorządów, świata nauki, ZTM i przewoźników. ■

Koncepcja wyświetlaczy w metrze – umowa podpisana

Zarząd Transportu Miejskiego podpisał umowę na stworzenie koncepcji wyposażenia stacji I linii warszawskiego metra w wyświetlacze informujące o najbliższych odjazdach komunikacji naziemnej. Dokument zostanie przygotowany przez firmę ZBW Elektronika.

Ekrany z informacjami o najbliższych odjazdach autobusów i tramwajów z przystanków przy stacjach metra podpowiedzą pasażerom jak najwygodniej i najszybciej kontynuować podróż.

Wyłoniony w przetargu wykonawca m.in. zbada potrzeby i oczekiwania pasażerów, określi skalę przesiadek na poszczególnych liniach w rejonie wszystkich stacji oraz sprawdzi możliwości techniczne zamontowania wyświetlaczy. Zaproponuje optymalną dla pasażerów lokalizację ekranów i ich liczbę. ZTM zakłada, że pokazywany będzie rzeczywisty czas do odjazdu każdej z linii a nie czas rozkładowy. Dla stacji Dworzec Gdański i stacji Centrum mają być także wyświetlane godziny odjazdów pociągów Szybkiej Kolei Miejskiej i Kolei Mazowieckich. Wykonawca ma przygotować również sposób pracy systemu w przypadku, gdy nie będzie możliwości wyświetlenia rzeczywistego czasu a także podczas zdarzeń losowych, np. wyłączeń ruchu, objazdów itp.

Koncepcja, która zostanie opracowana w ciągu 5 miesięcy, związana jest ze zgłoszonymi projektami z warszawskiego budżetu partycypacyjnego. Dotyczą one stacji Słodowiec i Ratusz Arsenał. Oba staną się częścią większej całości – kompleksowego wyposażenia wszystkich stacji I linii metra w wyświetlacze informujące o najbliższych odjazdach komunikacji naziemnej. ■



Zmiany w komunikacji miejskiej w wakacje

W wakacje Zarząd Transportu Miejskiego wprowadził zmiany w funkcjonowaniu komunikacji publicznej. Zmieniły się rozkłady jazdy niektórych linii tramwajowych, autobusowych oraz metra.

W wakacje zawieszone zostało kursowanie linii: 205, 256, 304, 318, 320, 323, 332, 334, 376, 379. 412 i Z15, a w dni wolne od pracy dotyczy to także linii: 195, 196, 201, 214 i 262.

Ponadto, zawieszone zostały kursy szkolne linii 115, 120, 121, 153, 162, 163, 164, 326, 401, 411, 504, 519 oraz 522.

Natomiast według wakacyjnych rozkładów jazdy kursują autobusy linii: 154 (z dodatkowymi kursami, za 320), 156 (ze zmianą trasy, za 256), 157 (również zmiana trasy, za 205), 735 (sezonowe wzmocnienie linii w dni wolne od pracy), 201 (z wycofaniem z ul. Żołnierzy Wyklętych), 102, 104, 105, 108, 109, 110, 112, 114, 119, 121, 124, 127, 128, 131, 139, 140, 141, 150, 166, 169, 170, 172, 173, 178, 179, 181, 182, 183, 185, 186, 188, 190, 191, 193, 194, 196, 202, 211, 250, 262, 338, 340, 411, 502, 503, 507, 511, 512, 516, 518, 520, 521, 523, 527, E-1, E-2, E-7, E-9, 700, 704, 708, 709, 710, 712, 713, 714, 719, 723, 724, 727, 729, 731, 739, 742, 750, L20 i L22.

W wakacje inaczej jeżdżą także tramwaje. W godzinach szczytu rzadziej kursują linie: 1, 9, 17, 33 (zmiana częstotliwości z 4 na 5 minut), 31 (z 3-4 na 4-5 minut), 3, 4, 6, 7, 11, 13, 15, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 35 oraz 70 (z 8 na 10 minut). Zawieszone zostały także wybrane kursy linii 2 na trasie Tarchomin Kościelny – Metro Młociny.

Zmienił się rozkład jazdy metra w godzinach szczytu. Pociągi linii M1 podjeżdżają na stacje nie co 2 minuty 20 sekund jak do tej pory lecz co 2 minuty 50 sekund. Linia M2 kursuje co 3,5 minuty. Do tej pory kursowała co 2 minuty 50 sekund. Nie zmienił się za to rozkład jazdy w pozostałych porach dnia oraz w soboty i święta.

Bez zmian w okresie wakacyjnym kursuje Szybka Kolej Miejska. ■



Mokotowski tramwaj historyczny

Tramwaje Warszawskie, Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej oraz urząd dzielnicy Mokotów zapraszają na przejazdy tramwajem historycznym linii M.



fot. D. Pych

Wakacyjne atrakcje związane z transportem publicznym w Warszawie to nie tylko turystyczna linia tramwajowa T czy autobusowa 100. Na ulice stolicy wyjeżdża także tramwaj linii M. Kursuje w każdą sobotę i niedzielę, od 30 czerwca do 2 września w godzinach 11.30 - 15.30. Przejazdy są bezpłatne. Linia obsługiwana jest zabytkowym taborem - informacje o tym, jakie to będą tramwaje znaleźć można na stronie Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej.

W tym roku, ze względu na remont torowiska na ul. Puławskiej, trasa tramwaju historycznego linii M jest nieco odmienna niż w poprzednich latach.

Oto jej przebieg:
PL. NARUTOWICZA – Filtrowa – Krzywickiego – Nowowiejska – al. Niepodległości – Rakowiecka – św. A. Boboli – Wołoska – Woronicza – Puławska – **METRO WILANOWSKA.**

Więcej informacji na temat tramwaju historycznego na stronie internetowej Urzędu Dzielnicy Mokotów m.st. Warszawy: **www.mokotow.waw.pl** (zakładka Aktualności >> Sport >> Mokotowski Tramwaj Historyczny). ■

Graj z Warszawą

fot. L. Peczyński



Wakacje to doskonały czas na poznanie miasta. Zabytki, ciekawe miejsca, warszawska przyroda – to wszystko czeka na odkrycie przez tych, którzy zdecydują się wziąć udział w Warszawskiej Grze Komunikacyjnej.

Zabawa, która wystartowała na początku wakacji (zakończy się 2 września o godzinie 23:59) to wspaniała okazja, żeby zwiedzać, bawić się i uczyć jednocześnie. Cudze chwalicie, swego nie znacie? Stolica Polski to piękne miasto, naznaczone historią i zarazem dynamicznie się rozwijające. Warszawa może pochwalić się wieloma zabytkami, a zarazem powstającymi tutaj nowymi budynkami i instytucjami kultury, które wpisują się w krajobraz stolicy, a później są chętnie odwiedzane przez turystów.

Wakacje to znakomity okres, by sprawdzić swoje wiadomości o Warszawie i jej zabytkach oraz odwiedzić atrakcyjne miejsca. Jak to zrobić? Wziąć udział w Warszawskiej Grze Komunikacyjnej. Na czym polega ta zabawa? W grze, której organizatorem jest Zarząd Transportu Miejskiego, mogą brać udział zarówno osoby pełnoletnie, jak i niepełnoletnie. To jedna z zalet tej zabawy, bo mogą w niej uczestniczyć całe rodziny, a dzieci mogą rywalizować z rodzicami. Stolica może się stać placem zabaw, a grając wcale nie trzeba się spieszyć.

Udział w grze jest bezpłatny. Jedynym warunkiem jest rejestracja i podanie pseudonimu, pod którym uczestnik będzie figurował w rankingu zawodników. Można również podać adres e-mail (nie jest to obowiązkowe), jeśli gracz chce otrzymywać powiadomienia. Przed rozpoczęciem należy także zainstalować w telefonie specjalną aplikację do odczytywania kodów QR.

Po zrobieniu tego wszystkiego - co zajmuje niewiele czasu - można przystąpić do rozwiązywania zadań. Częścią gry, którą można znaleźć w Internecie pod adresem **https://graedu.pl/warszawa**, jest mapa punktów turystycznych. Znajduje się tam 50 atrakcyjnych turystycznie miejsc, np. Muzeum Powstania Warszawskiego, Zamek Królewski, Muzeum Fryderyka Chopina, Cmentarz Powązkowski, Zachęta, PGE Stadion Narodowy czy Multimedialny Park Fontann.

Z mapy, bądź z dostępnego obok niej wykazu trzeba wybrać miejsca, które zamierzamy odwiedzić, zaplanować kolejność zwiedzania oraz sposób dotarcia. Można to zrobić korzystając z rozlokowania przystanków tramwajowych i autobusowych Warszawskich Linii Turystycznych i przystani promów, a także z wyszukiwarki połączeń ZTM lub innych tego typu aplikacji. Zwiedzanie można podzielić na etapy realizowane w kolejnych dniach.

Po kliknięciu w wybrany punkt możemy przejść do pytań testowych. Przy udzielaniu odpowiedzi można korzystać z podpowiedzi (zostanie wyeliminowana jedna z błędnych opcji), ale to powoduje, że gracz dostaje mniej punktów. Premiowane jest

odpowiadanie na pytania na miejscu, w terenie, choć można to zrobić również z domu. Za trzy prawidłowe odpowiedzi, podane w miejscu, którego dotyczą, można uzyskać aż 12 punktów.

Warszawska Gra Turystyczna ma jednak zachęcać nie do wirtualnego podróżowania, ale do wyjścia z domu i zwiedzania naszego pięknego miasta, dlatego preferowane są przejazdy Warszawskimi Liniami Turystycznymi - linią autobusową „100", linią tramwajową „T" oraz trzema promami przez Wisłę: „Pliszka", „Słonka" i „Wilga". Autobus i tramwaj mają tak zaplanowane trasy, że wiele z ich przystanków jest przy punktach z mapy. Promami można łatwo i szybko przeprawić się między atrakcjami turystycznymi położonymi na obu brzegach Wisły, np. pomiędzy Pomnikiem Syreny a PGE Stadionem Narodowym.

W każdym pojeździe linii WLT są tabliczki z kodem QR – po jego zeskanowaniu na telefonie pojawi się komunikat o możliwości zarejestrowania przejazdu. Warto korzystać z tego udogodnienia, bo za podróżowanie Warszawskimi Liniami Turystycznymi przyznawane są dodatkowe punkty. Każdy przejazd pojazdami WLT „wyceniany" jest na 150 punktów, przy czym z autobusu linii 100 lub tramwaju linii T można skorzystać czterokrotnie, a z promów – nawet sześć razy.

Łącznie w grze można zdobyć 4000 punktów. Uczestnicy, którzy uzyskają co najmniej 3600 punktów dostaną wirtualne złote odznaki. Za wynik 3000 – 3600 punktów przyznawana będzie srebrna odznaka, a wynik powyżej 2400 punktów oznacza zdobycie brązowej odznaki.

Osoby, którym przyznana zostanie co najmniej srebrna odznaka, otrzymają od organizatora gry dyplomy i nagrody rzeczowe.



Nieznane oblicze Warszawy

Stolica skrywa wiele pięknych miejsc, które leżą poza głównymi szlakami turystycznymi. Można do nich dotrzeć Warszawskim Transportem Publicznym, przeżyć niezapomniane chwile i poznać historię miasta.

Zakochaj się w Warszawie to propozycja skierowana do wszystkich, aktualna nie tylko w miesiącach letnich. Kto był na Starówce, usiadł pod pomnikiem Fryderyka Chopina w Łazienkach, przeszedł się Krakowskim Przedmieściem, wstąpił do Centrum Nauki Kopernik albo odwiedził króla Jana III Sobieskiego w Wilanowie, ten już się zapewne w Warszawie zdążył zakochać. Warto jednak na tym nie poprzestawać, bo im bliżej kogoś poznamy, tym miłość może być większa i głębsza.

Tym, którzy mają więcej czasu i chcą zobaczyć jak stolica Polski wygląda z dala od najbardziej uczęszczanych ulic i deptaków, polecamy kilka wartych odwiedzenia miejsc. Co ważne, można do nich dotrzeć Warszawskim Transportem Publicznym, przy okazji podziwiając miasto z okien autobusu lub tramwaju.

Le Corbusier w stolicy

Warszawa miała przed wojną swoich królów czekolady. Rodzina Wedlów swoją słynną na całą Polskę fabrykę zaczęła pod koniec lat 20. XX wieku przenosić na praską stronę Wisły, na Kamionek. Budynek fabryki przy ul. J. Zamoyskiego jest bardzo ciekawy i wart obejrzenia, tym bardziej, że mimo częściowych zniszczeń w Powstaniu Warszawskim, zdołał jednak przetrwać wojnę. Natomiast po drugiej stronie Wisły znajduje się inny budynek, związany z historią rodziny i stolicy. Kamienica Wedla stoi przy skrzyżowaniu ulic Puławskiej i A. J. Madalińskiego.

To obowiązkowy punkt na mapie Warszawy dla wszystkich fanów architektury. Budynek, wzniesiony w latach 1935-1936 dla czekoladowego potentata Jana Wedla, to przykład tzw. funkcjonalizmu i realizacja w praktyce zasad sformułowanych przez słynnego Le Corbusiera. Nie mogło być inaczej, skoro budynek zaprojektował Juliusz Żórawski, nazywany „polskim Le Corbusierem". Od razu zwraca uwagę elewacja zaokrąglona od strony skrzyżowania. Znalazły się na niej także płaskorzeźby „Tygrys", umieszczony nad wejściem do sklepu oraz „Sielanka" - na jednym z podwórzy. Jest także malowidło Zofii Stryjeńskiej „Taniec góralski".

Jak dojechać? Proponujemy wysiąść na stacji metra linii **M1** Pole Mokotowskie, następnie przejść kawałek al. Niepodległości i skręcić w ulicę A. J. Madalińskiego. Przy okazji takiego spaceru można


fot. L. Peczyński

zboczyć w jedną z malowniczych ulic: Kwiatową, Lewicką czy Falęcką lub zajść do Muzeum Władysława Broniewskiego, które znajduje się przy ulicy J. Dąbrowskiego. Można także wsiąść w autobus linii **174** i wysiąść na przystanku Madalińskiego.


fot. L. Peczyński

„Dworki” dla urzędników

Okres międzywojenny w architekturze Warszawy obfitował w ważne wydarzenia. W rozwijającej się stolicy odrodzonego państwa przybywało urzędników, o których trzeba było zadbać. To dla nich w latach 1923-1926 zbudowano na Żoliborzu osiedle, które dziś zachwyca pięknymi kamienicami.

Najbardziej reprezentacyjną częścią Żoliborza Urzędniczego jest ulica H. Wieniawskiego (do 1953 roku – A. Towiańskiego). Domy, przeznaczone dla urzędników, nawiązujące do stylu dworkowego, zakończone zostały trójkątnymi szczytami na wysokości pierwszego-drugiego piętra oraz półokrągłymi łukami. Posesje łączą się ze sobą drewnianymi bramami. Osiedle zaprojektowali Aleksander Bojemski i Marian Kontkiewicz.

Budynki wschodniej pierzei zostały częściowo zniszczone w 1944 roku w czasie Powstania Warszawskiego. Na szczęście, w końcu lat 40 zostały odbudowane bez zmian. Uroku ulicy dodają jeszcze rosnące tam, stare drzewa – wiosną i latem pięknie zielone, a zimą mroczne, z powyginanymi gałęziami.

Jak dojechać? Dojazd do tej części Warszawy jest bardzo wygodny i można skorzystać z wielu propozycji. Najbliżej będzie wysiąść z autobusu linii **205** na przystanku pl. Grunwaldzki 10. Można również przyjechać tramwajami linii: **1, 4, 17, 26, 27** i wysiąść na przystanku pl. Grunwaldzki 04 (jadąc od strony ronda Zgrupowania AK „Radosław”). Niedaleko znajduje się również stacja **metra linii M1 Plac Wilsona**. Po drodze stamtąd na ulicę H. Wieniawskiego można zboczyć do Ogródka Jordanowskiego lub zatrzymać się na chwilę w Parku Żeromskiego.

Modernizm na Starówce

Warszawską Starówkę odwiedzają codziennie tysiące turystów. Chodzą między kamienicami, zwiedzają Zamek Królewski, oglądają Kolumnę Zygmunta, zaglądają do kościoła św. Anny, jedzą obiad w restauracjach na Podwalu, fotografują Syrenkę znajdującą się na Rynku. Stamtąd, być może, ruszają autobusami w stronę Łazienek lub innych części stolicy.

Zapewne nie wiedzą, że kilka kroków dalej, przy ulicy Koziej 9 (jeden jej koniec dochodzi do Krakowskiego Przedmieścia, a drugi do ulicy Miodowej), znajduje się jeden z najciekawszych apartamentowców Warszawy. Budynek został tak zaprojektowany, żeby nie rzucać się w oczy i jeśli nie wie się, czego i gdzie szukać, można go łatwo przeoczyć. A przecież to apartamentowiec, mający siedem kondygnacji.



fot. L. Peczyński

Blok wznoszono w latach 1974-1976, według projektu zespołu architektów Jerzego Kuźmienki i Piotra Sembrata (obaj realizowali blok mieszkalny przy ulicy Karowej 18a, który jest dużo szerzej znany). Uwagę przykuwa bryła – elewacja wyłania się kaskadowo dla patrzącego – ściany oraz cały budynek poddany został charakterystycznemu spiętrzeniu. W jego skład wchodzi pięć części, z których każda ma o jedną kondygnację więcej.

Jak dojechać? Dotarcie do tego miejsca nie powinno nastręczać żadnych problemów. Wystarczy wysiąść z autobusów linii: **116, 178, 180, 222, 503** lub **518** na przystanku **Plac Zamkowy 02**. Można również przyjechać metrem do stacji linii **M2 Nowy Świat-Uniwersytet** i przespacerować się w kierunku ul. Koziej, po drodze mijając kościół św. Krzyża, campus uniwersytecki czy Pałac Prezydencki.

Ślady po powodzi na Pradze

Ciekawe i kryjące bogatą historię miejsca można znaleźć również po praskiej stronie Wisły. Znajdujący się przy ul. ks I. Kłopotowskiego 1 budynek Urzędu Stanu Cywilnego to dawna Komora Wodna, wzniesiona w latach 1824-1825 w celu kontrolowania i pobierania opłat za przewóz towarów mostem łyżwowym. Budynek został zaprojektowany przez Antonia Corazziego, jednego z najsłynniejszych architektów działających na ziemiach polskich w XIX wieku. Elewację budowli ozdabia płaskorzeźba, której autorem jest Tomasz Accardi. Widać na niej Neptuna pędzącego na rydwanie zaprzężonym w cztery konie o rybich ogonach i w otoczeniu delfinów.

Znaczenie budynku zmalało po zbudowaniu w 1864 roku mostu Kierbedzia. Stan budynku zaczął się pogarszać, co spowodowało rozebranie w 1869 r. zachodniego skrzydła. Wschodnie skrzydło z kolei przebudowano (jednocześnie je podwyższając), a w budynku zamieszkali pracownicy praskiego wodociągu.

Jedną z ciekawostek, na którą powinni zwrócić uwagę wszyscy, którzy będą oglądać Komorę Wodną, są dwie żeliwne tablice, na których zanotowano poziom wody podczas katastrofalnych powodzi z lat: 1813 (21 stóp 6 cali) oraz 1839 i 1844 (22 stopy 9 cali).

W 1965 roku Komora została wpisana na listę zabytków, a dziesięć lat później mające tam swoją siedzibę Biuro Turystyczne „Juventur" rozpoczęło remont generalny. Kolejny wielki remont zakończył się w 2008 roku. Obecnie znajduje się tam m.in. sala ślubów.

Jak dojechać? Niedaleko swoje przystanki ma **linia 162 (Sierakowskiego 01 i 02)**. Można także wysiąść na przystanku **Park Praski 02**, gdzie zatrzymuje się bardzo dużo autobusów i tramwajów linii: **4, 13, 20, 23, 26, 100, 160, 190, 527.** ■



fot. L. Peczyński

W Warszawie można znaleźć perły

Stolica skrywa wiele pięknych miejsc, które czekają na turystów. Wystarczy przespacerować się Starą Pragą, zajrzeć na tyły Alej Jerozolimskich, albo przyjechać na Bielany i można poczuć klimat Warszawy XIX wieku lub 20-lecia międzywojennego. O skarbach stołecznej architektury, do których dotrzemy komunikacją miejską, opowiada znany varsavianista Jarosław Zieliński.


fot. Adrian Grycuk, CC BY-SA 3.0 pl

Najsłynniejszych zabytków Warszawy nie trzeba reklamować, ale przecież w stolicy są setki miejsc wartych odwiedzenia. Wystarczy wsiąść w autobus, tramwaj lub kolejkę podmiejską i zacząć zwiedzać. Co by pan polecił w pierwszej kolejności?

Jarosław Zieliński: W Warszawie są całe enklawy, które przetrwały II wojnę światową i powojenne działania urbanistyczne. Przedwojenną Warszawę, chociaż nie tę wielkomiejską, najbardziej przypomina Stara Praga, która wydaje się obca w stosunku do lewobrzeżnej Warszawy, ale wynika to z braku odpowiednika po drugiej stronie Wisły. Z moich badań


fot. um.warszawa.pl

wynika, że w XIX wieku inwestorzy i budowniczowie po obu stronach rzeki to były te same osoby. Gdzie się udać? Na Ząbkowskiej możemy zobaczyć klimat starowarszawski, którego próżno szukać na lewym brzegu. Ta ulica daje pojęcie, jak przed wojną wyglądały choćby ulice Zielna czy Wielka. Bardzo łatwo dotrzeć tam komunikacją miejską, bo wystarczy wysiąść na stacji metra Dworzec Wileński i przespacerować się kilka minut ulicą Targową. Właśnie fragment od strony ulicy Targowej, z brukiem kamiennym i szynami tramwajowymi, oddaje klimat dawnej Warszawy.

Jest więcej takich miejsc na prawym brzegu Wisły?

Podobne klimaty możemy znaleźć na Nowej Pradze, gdzie w okolicach ulic Wileńskiej, Stalowej, Konopackiej czy Strzeleckiej znajdują się niedobitki, ostańce zabudowy drewnianej. Można się zdumieć, że w naszym mieście zdołały przetrwać tak archaiczne formy zabudowy. Na prawym brzegu Wisły mamy też bardzo wiele przykładów ciekawej zabudowy z dwudziestolecia międzywojennego. Znajdziemy tam przepiękne wille, budowle sakralne czy przemysłowe. Przedwojenny Grochów i Kamionek rozwinęły się w latach 20. i 30. Można znaleźć świet-


fot. um.warszawa.pl

skich, a niektóre obiekty są teraz przywracane do życia. Sam miałem okazję brać udział w odnawianiu kamienicy na rogu Nowogrodzkiej i Pankiewicza. Polecam wszystkim przepiękny budynek przy ul. Świętej Barbary 4, gdzie mieściło się gimnazjum żeńskie. Elewacja została tam skuta do gołej cegły w późnych latach 60., a dzisiaj, po renowacji, zachwyca neobarokowym wystrojem.

W którą stronę warto się dalej udać?

Jeszcze bardziej na południe możemy oglądać największe perły czyli ulice Lwowską i Noakowskiego. To cudowne rezerwaty budowli z ostatnich lat przed I wojną światową czy też z lat 20. XX wieku. Znajdziemy tam kompleks gmachów Politechniki Warszawskiej czy Halę na Koszykach, przywróconą do życia. Tam ulice plączą się w sposób niewiarygodny, jak choćby Koszykowa, która przenika się z Piękną, a w podwórzach „dzieją się" rzeczy niesamowite. Na ulicy Koszykowej, po stronie nieparzystej, gdy zajrzymy za socrealistyczny blok, zobaczymy, że odradza się XIX-wieczna kamienica. Po stronie parzystej zachowany jest przedwojenny bieg ulicy Pięknej. Gdy

nie zachowane kwartały zabudowy z czasów prezydentury Stefana Starzyńskiego. Jeśli wyjdziemy kawałek za Warszawę, w kierunku Otwocka, będziemy mogli cieszyć oczy drewnianymi domami, a nawet willami podmiejskimi, tzw. świdermajerami. W miesiącach letnich z Warszawy uciekał każdy, kto tylko mógł, bo w mieście bardzo brzydko pachniało – kanalizacja dopiero powstawała. Meble oddawało się na przechowanie np. do składów Wróblewskiego, które do dziś można obejrzeć na ulicy Inżynierskiej 3 i na kilka miesięcy wyjeżdżało na wieś.

Najgorzej historia obeszła się ze Śródmieściem. Coś w tej dzielnicy w ogóle przetrwało?

Śródmieście, chociaż zostało zmiecione niemal w całości z powierzchni ziemi, kryje jednak wiele ciekawych, uroczych miejsc. Obszar między Alejami Jerozolimski, hotelem Marriott a Marszałkowską daje wyobrażenie, jak wyglądała warszawska zabudowa wielkomiejska na przełomie XIX i XX wieku. Nowogrodzka i Wilcza to wspaniałe ulice, gdzie zachowało się wiele budynków z czasów car-


fot. R. Motyl

zapuścimy się na tyły jednej z kamienic, to zobaczymy pięknie odrestaurowaną willę Struvego w typie toscańskim z lat 70. XIX wieku. Można znaleźć też oryginalne stajnie, wozownie, zabudowę gospodarczą. Ciekawie jest też w Śródmieściu Północnym, gdzie turyści mogą obejrzeć ulice: Chmielną, Szpitalną czy Zgody.

fot. L. Peczyński



W Śródmieściu możemy znaleźć zabytki, które nie podlegały rekonstrukcji?

W Alejach Ujazdowskich mamy niemal 100 proc. autentycznej zabudowy. To, co widzimy od Placu Trzech Krzyży dalej na południe to obiekty, które przetrwały wojnę praktycznie w całości. Obszarów Warszawy, którym szczęśliwie udało się uniknąć unicestwienia jest na szczęście więcej. Mokotów przetrwał wojnę w niezłym stanie i zachował przedwojenny klimat. Możemy tam spotkać pałacyki, niegdyś podmiejskie, a dziś położone w środku stolicy. Znajdziemy też stare fabryki, albo wille i kamienice modernistyczne z sieniami wyłożonymi marmurem i alabastrami, z kryształowymi szybami. Taka jest ulica Narbutta, na wielu odcinkach Rakowiecka, Madalińskiego czy sama Aleja Niepodległości. Zachwyca kompleks Szkoły Głównej Handlowej, gdzie możemy znaleźć całą kolekcję warszawskiego art deco. Przepiękna jest sala czytelni, która wnętrze ma wręcz katedralne.

Sąsiednia Ochota nie miała już tyle szczęścia.

Zachowała jednak wiele z klimatu 20-lecia międzywojennego, kiedy ta dzielnica kształtowała się na nowo. Niegdyś było to ubogie przedmieście z brzydkimi chałupami. Potem wybudowano wiele domów spółdzielczych, nawet w stylu dworkowym. Absolutnym unikatem jest zespół filtrów, oddany do użytku w 1886 roku z zamczystą, ceglaną wieżą.



fot. Jolanta Dyr, CC BY-SA 3.0

Wola została niemalże zmieciona z powierzchni ziemi.

Dlatego aż tak wielu wspaniałych zabytków tam nie znajdziemy. Jednak to właśnie tam znajdują się najwspanialsze warszawskie cmentarze: katolicki, żydowski, dwa ewangelickie,

karaimski, tatarski. Spacerując po tych nekropoliach znajdziemy wspaniałe dzieła sztuki. Brakuje jednak domów i pałaców, w których za życia mieszkali ludzie pochowani we wspaniałych grobowcach. Za murem Cmentarza Powązkowskiego stoją betonowe bloki.

Stamtąd bardzo łatwo możemy przejechać tramwajem na Żoliborz.

Każdy kojarzy tę dzielnicę z piękną architekturą Żoliborza Oficerskiego i Urzędniczego, wzniesioną w 20-leciu międzywojennym. Ciąg ulicy Śmiałej, między Zajączka a placem Słonecznym, jest chyba najwspanialszym fragmentem Żoliborza Oficerskiego. Na ulicy Wieniawskiego zachowane są jeszcze dworki wybudowane dla urzędników. Na obrzeżach dzielnicy, przy ulicy Marymonckiej stoi kościół, wzniesiony na murach pałacyku wzniesionego przez króla Jana III Sobieskiego.

A co ciekawego polecilby pan turystom na Bielanach?

Są tam zachowane piękne kamienice, choćby przy Płatniczej, tuż obok bardzo ciekawego placu Konfederacji. Na czterech ulicach spotkać można jeszcze latarnie gazowe, więc często w te rejony Warszawy zapuszczają się ekipy filmowe. Podobnie klimat można poczuć jeszcze na Sadybie, gdzie jest całkiem sporo latarni gazowych. Ta kolonia została ukształtowana wokół fosy otaczającej jeden z licznych warszawskich fortów. Warszawa od lat 80. XIX wieku została przekształcona w miasto-twierdzę. Dzisiaj kilka z tych fortów możemy zobaczyć w bardzo dobrym stanie. Polecam zwłaszcza Fort Legionów i Fort Traugutta czy też Fort zlokalizowany w Parku Żeromskiego. Zewnętrzny pierścień fortów sięga aż do Okęcia albo w rejon Boernerowa. Dla chętnych to program na całodzienne zwiedzanie. ■



fot. um.warszawa.pl

Jedź z nami do lasu



Warszawa jest zielonym miastem. Mało kto wie, że w stolicy jest 12 rezerwatów przyrody. Bardziej znane są miejskie parki i lasy. Każde z tych miejsc warte jest odwiedzenia, zwłaszcza w letnich miesiącach. W planowaniu takich wycieczek bardzo pomocna jest Zielona Mapa – witryna internetowa prezentująca ekologiczny charakter komunikacji miejskiej w Warszawie.

W stolicy jest aż 8 tys. hektarów lasów i 762 hektarów parków. Las Kabacki, Ogród Botaniczny Polskiej Akademii Nauk w Powsinie, Kampinoski Park Narodowy, Las Bielański, Jeziorko Czerniakowskie… Do każdego z tych miejsc można dojechać Warszawskim Transportem Publicznym. Zielona Mapa prezentuje aż 50 takich wyjątkowych lokalizacji. Każda z nich jest dokładnie opisana – poza charakterystyką „zielonych przystanków", podano także informacje na temat m.in. wyjątkowych okazów flory i fauny, które występują w poszczególnych miejscach.

Gdzie w Warszawie spotkać można czernice, głowienki, świstuny i hełmiatki? Zielona Mapa pomoże w ich odnalezieniu oraz ułatwi zaplanowanie wygodnego dojazdu komunikacją publiczną do unikatowych miejsc. Nazwy warszawskich przystanków rządzą się swoimi prawami i niekoniecznie są tożsame z nazwami parków czy rezerwatów, przy których się znajdują. Nie zawsze wiadomo, gdzie wysiąść, aby szybko dotrzeć np. do lasu.

Zielona Mapa pokazuje, jak można łatwo trafić do interesujących przyrodniczo miejsc stolicy. Zintegrowana jest z wyszukiwarką połączeń na stronie internetowej ZTM oraz z mapami Google. Korzystając podczas takich wycieczek z autobusu, tramwaju, metra lub pociągu, chronimy miejską przyrodę i przyczyniamy się do zapobiegania poważnym problemom cywilizacyjnym – zanieczyszczeniu środowiska, czy wzrostowi poziomu hałasu.

Zielona Mapa prezentuje także m.in. listę ponad 40 gatunków bylin, drzew i krzewów, które warto sadzić w mieście. Jak najwięcej ich powinno rosnąć m.in. na skwerach, wokół bloków, czy przy ogrodzeniach. Przykładowo, jarząb mączny ma omszone liście, które bardzo dobrze wyłapują kurz z powietrza. Warto posadzić go w sąsiedztwie osiedla, jako ochronę przed pyłami z jezdni. Lista została stworzona we współpracy ze specjalistami m.in. z Ogrodu Botanicznego PAN w Powsinie.

Zielona Mapa to wspólny projekt Zarządu Transportu Miejskiego i Miejskich Zakładów Autobusowych. Korzystać z niej można od jesieni 2017 roku pod adresem **www.zielonamapa.waw.pl**.

Tramwaje, czyli codzienność okupacyjnej Warszawy

Chyba każdy widział na zdjęciach z sierpnia 1944 r. przewrócone wagony tramwajowe, które służyły Powstańcom za barykady. Stały się jednym z symboli walczącej stolicy. Jak jednak wyglądały one na co dzień, wożąc warszawiaków i okupantów w latach 1939-1944? Ile ich było i czy dało się nimi podróżować wygodnie?

Pomimo szybkich postępów wojsk niemieckich we wrześniu 1939 roku i dokonywanych nalotów, tramwaje kursowały po mieście do 8 września, a potem wróciły jeszcze na trzy dni między 16 a 19 września, już w czasie oblężenia stolicy. Kilka dni później Warszawa została jednak zdobyta, na początku października bitwę pod Kockiem przegrały oddziały gen. Franciszka Kleeberga i trzeba było zacząć funkcjonować w realiach okupacyjnych, starając się wrócić do normalnego życia na tyle, na ile było to możliwe.

Wielkie miasto, jakim była Warszawa przełomu 1939 i 1940 roku potrzebowała sprawnej komunikacji. Wiedzieli o tym Polacy, wiedzieli również Niemcy. Nie dało się tutaj podróżować na piechotę, w grę nie wchodził także powrót do tramwajów konnych czy dorożek. W mieście nie było metra, więc największy ciężar przewożenia mieszkańców spadał na tramwaje.

Tramwaje dla Warszawy jadą do Berlina

Ile wagonów jeździło po stolicy w dniu wybuchu działań wojennych? Tego nie sposób określić. Według zestawienia z 31 marca 1939 roku na stanie były 722 wagony, z czego silnikowych 398, a doczepnych 324.



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 2-6188

Poważnym zmartwieniem stał się fakt, że do stolicy nie dotarło 88 wagonów, które jeszcze przed wojną zamówiły władze Warszawy. Nowoczesne pojazdy były już wykończone w dniu wybuchu wojny i stały w fabrykach w Chorzowie oraz Gdańsku (miały być dostarczone do maja 1940 roku). Niemcy zdecydowali, że ten tabor ma trafić do Berlina i zasilić tamtejszą komunikację miejską. Co ciekawe, w trakcie całej okupacji Warszawy nie opuścił żaden wagon tramwajowy, choć w pewnym momencie, po wzmożeniu nalotów alianckich na

niemieckie miasta, takie zarządzenie zostało wydane. Hipolit Alertz, który z ramienia władz okupacyjnych sprawował nadzór nad Miejskimi Zakładami Komunikacyjnymi, zdołał jednak przekonać Hansa Franka do zmiany tej decyzji.

Problemy z awariami

Od października 1939 roku tramwajarze przystąpili do napraw wagonów, które ucierpiały w trakcie walk o Warszawę. Wagony zniszczone, ale w stanie nadającym się do odbudowy, miały być sukcesywnie przywracane do służby. Pojazdy podzielono na dwie grupy - najpierw remontowane miały być wozy lekko uszkodzone, które można było szybko włączyć do ruchu. Co ciekawe, w czasie remontów starano się utrzymywać w wagonach przedwojenny komfort i standard wyposażenia – obite skórą ławki, a nawet ogrzewanie.

Niemieckie władze miasta bardzo obawiały się wybuchu epidemii chorób, która w warunkach wojennych mogła być fatalna w skutkach dla sił zbrojnych. Z tego powodu już wiosną 1940 roku wydane zostało zarządzenie o obowiązkowej dezynfekcji pojazdów i doprowadzeniu ich do pełnej czystości.

W miarę upływu czasu priorytety się jednak zmieniły. Do stolicy nie dostarczano nowych wagonów (poza nielicznymi, które przyjechały z Düsseldorfu), a te które jeździły po Warszawie, były coraz mocniej wyeksploatowane, zwłaszcza że notorycznie były przeciążone. Sytuację pogorszył jeszcze nalot radzieckiego lotnictwa z czerwca 1942 roku. Bomby spadły na warsztaty tramwajowe na Woli, gdzie dokonywano największych remontów taboru. Przeprowadzanie mniejszych napraw spadło na zajezdnie, a poważniejsze prace starano się wykonywać w zajezdni na Pradze.

fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn.: 1-S-768-1



Tuż przed wybuchem II Wojny Światowej tramwaje w Warszwie miały czerwone malowanie z żółymi ozdobnikami

HISTORIA KOMUNIKACJI

Liczba niesprawnych wozów rosła bardzo szybko, więc naddyrektor Alertz zaczął poszukiwać tramwajów w okupowanych przez Niemców miastach ZSRR. Transportu taboru nie udało się jednak zrealizować, a w 1943 roku Wehrmacht zaczął się cofać pod naporem Armii Czerwonej i ten pomysł upadł. Trzeba było sobie radzić inaczej. Mimo przywrócenia funkcjonowania warsztatów tramwajowych, opóźnień w naprawach nie udało się nadgonić, a z powodu tłoku sytuacja była coraz gorsza. Przedwojenne normy dotyczące liczby przewożonych pasażerów na kilometr trasy były wielokrotnie przekraczane, a skalę problemów ciężko ustalić precyzyjnie wobec faktu, że znaczna część osób nie płaciła za przejazdy. Po styczniu 1944 roku sytuacja była na tyle poważna, że większość linii zdecydowano się obsługiwać składami potrójnymi.



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn.: 2-7941

Kremowe wagony

Na początku okupacji warszawskie tramwaje wyglądały tak, jak w ostatnich latach przed wojną. Były pomalowane na kolor wiśniowy, z szarymi dachami i podwoziami. Niemieckie władze stolicy uważały jednak, że wobec szarości warszawskich ulic nie są to najlepsze barwy. W początkach maja 1941 roku zapadła więc decyzja o przemalowaniu taboru. Górna część wagonów miała być kremowa (taki kolor miały tramwaje w Berlinie), co jak pisano w „Nowym Kurierze Warszawskim", miało „nadać ulicom Warszawy inny, żywszy, weselszy wygląd". Na początku czerwca 1941 r. po mieście krążyło już dziesięć wagonów w nowych barwach, a w ciągu dwóch lat przemalowany miał zostać cały tabor.

W tamtym czasie niemieckie oddziały odnosiły spektakularne sukcesy na froncie wschodnim, więc nikt nie zakładał kłopotów, które miały nadejść. Znakiem ostrzegawczym był wspomniany nalot z czerwca 1942 roku, a w miarę

postępów kontrofensywy Armii Czerwonej, radzieckie lotnictwo coraz częściej docierało nad Warszawę. Zarządzenie o zmianie barw taboru zostało wydane najprawdopodobniej pod koniec 1942 roku, bo pierwsze wagony według nowego sposobu malowania pojawiły się już w styczniu 1943 roku. Władzom okupacyjnym chodziło o to, by po zmroku tabor był dobrze widoczny dla innych użytkowników dróg, a jednocześnie mógł być oświetlony tylko w bardzo niewielkim stopniu (żeby utrudnić zadanie radzieckim lotnikom).

Sprawa odpowiedniego oświetlenia była bardzo istotna, bo często dochodziło do kolizji pojazdów komunikacji miejskiej z innymi uczestnikami ruchu. Od początku sierpnia 1941 roku obowiązywało zarządzenie, aby w tramwajach stosować czerwone światła kierunkowe, umieszczone z boku wagonów. Prasa okupacyjna pisała, że takie rozwiązanie zastosowano w Warszawie po raz pierwszy, nie było to jednak prawdą, bo już w drugiej połowie lat 30. pewna część warszawskich wagonów została wyposażona w kierunkowskazy.

Ponieważ zamontowanie świateł kierunkowych nie poprawiło znacząco sytuacji, od listopada 1941 roku Dyrekcja Miejskich Zakładów Komunikacyjnych wprowadziła obowiązek umieszczania na tylnym pomoście wagonu doczepnego lamp naftowych z czerwonym światłem. Miało to ograniczyć przypadki najeżdżania na tramwaje przez inne pojazdy.

Władze okupacyjne bardzo szybko podjęły również decyzję o zamalowaniu polskich napisów na burtach wagonów. Dopiero po pewnym czasie zaczęto nanosić dwujęzyczne napisy na kremowym tle:

„EIN UND AUSSTEIGEN WÄHREND DER FAHRT VERBOTEN”,

czyli

„WSIADANIE I WYSIADANIE W RUCHU WZBRONIONE”

fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn.: 2-7943



Od lipca 1941 roku w Warszawie prowadzone także akcję „V”, mającą podkreślać niemieckie sukcesy na wszystkich frontach. Takie litery pojawiały się również na burtach tramwajów. Akcje Małego Sabotażu, które ośmieszały tę hitlerowską propagandę spowodowały, że po pewnym czasie Niemcy jej zaniechali.

Tekst: Łukasz Majchrzyk

Opracowano na podstawie:

Walczak D. i in., Tramwajem przez Stadt Warschau, wyd. Eurosprinter, Rybnik 2016, ISBN: 978-83-63652-19-7

WARTO ZAPAMIĘTAĆ TE ADRESY

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO MIASTA ST. WARSZAWY, organizator WARSZAWSKIEGO TRANSPORTU PUBLICZNEGO	www.wtp.waw.pl

AUTOBUSY

MIEJSKIE ZAKŁADY AUTOBUSOWE	www.mza.waw.pl
MOBILIS	www.mobilis.pl
PKS GRODZISK MAZOWIECKI	www.pksgrodzisk.com.pl
ARRIVA	www.arrivabus.pl
EUROPA EXPRESS CITY	www.europaexpress.pl

TRAMWAJE

TRAMWAJE WARSZAWSKIE	www.tw.waw.pl

METRO

METRO WARSZAWSKIE	www.metro.waw.pl

KOLEJ

SZYBKA KOLEJ MIEJSKA	www.skm.warszawa.pl
KOLEJE MAZOWIECKIE	www.mazowieckie.com.pl
WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA	www.wkd.com.pl

URZĄD MIASTA ST. WARSZAWY	www.um.warszawa.pl
BIURO POLITYKI MOBILNOŚCI I TRANSPORTU	www.transport.um.warszawa.pl
KLUB MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ	www.kmkm.waw.pl
HISTORIA KOMUNIKACJI W WARSZAWIE	www.trasbus.com
FOTOGALERIA TRANSPORTOWA	www.phototrans.pl

Warszawski Transport Publiczny

OD 1 WRZEŚNIA

z Biletem Warszawiaka na 1 strefę możesz podróżować również do 2 strefy!

podróż przez 1 i 2 strefę miesięcznie to tylko:

NOWA CENA 98,00 zł

~~166,00 zł~~

TANIEJ O 68 zł!

podróż przez 1 i 2 strefę kwartalnie to tylko:

NOWA CENA 250,00 zł

~~406,00 zł~~

TANIEJ O 156 zł!

Płacisz mniej, jedziesz dalej!

dowiedz się więcej

www.wtp.waw.pl




155 ZNANA
6238
WU 8380F
63

zakochaj się
w Warszawie